

Cyklistické desatero:

- Lepší pevná vidlice než nejlevnější odpružená.
- Investice do lepší odpružené vidlice, či tlumiče se vždy vyplatí.
- Snížení hmotnosti na rotačních dílech je více znát než uspořené gramy na rámu.
- Použití extrémních převodů vede k extrémně nízké životnosti.
- Klasická hlavová složení (poznají se podle utahovacích matek na ústí představce do rámu), patří do historie. Přítomnost a budoucnost je ve složení typu Ahead.
- 27, nebo 24 převodů neznemá, že je můžete používat všechny. Optimem u 24. převodového pohonu je 12 použitelných převodů.
- Pravidelný servis a údržba je nejlepším přítelem kola a Vaší peněženky.
- Čím složitější kolo je, tím více servisu potřebuje.
- Šetřit na konstrukčních dílech se opravdu nevyplácí.
- Sebelepší kolo z Vás cyklistu neudělá.

Informace pro správný výběr kola

Typy materiálů pro stavbu rámu:

- DURAL: Nejpoužívanější slitina v mnoha modifikacích.

Výhody: - Nízká hmotnost

- Nízká cena
- Výborná odezva na impuls jezdce
- Designové rozmanitosti trubek

Nevýhody: - Bez profilace je rám tupý na ráz

- Horší opravitelnost
- Se snižující se vahou (pod 1 kg) klesá životnost rámu i pod jeden rok!

Nedoporučuji koupit 'neprofilovaného' rámu pro použití sportovně/závodní.

- OCEL: Kdysi nejrozšířenější materiál. Dnes pouze na nejlevnějších kolech z nástrojářské oceli (malá odolnost proti korozi, špatná absorpce rázů, horší reakce na impuls jezdce). Kvalitní ocelové rámy jsou relativně drahé a svými vlastnostmi patří k tomu lepšímu. Nejvíce se s nimi můžeme setkat na silničních kolech.
- TITAN: Výborné vlastnosti, tlumí dobře rázy, dobrá reakce na jezdcovy impulsy. Vzhledem k malým sériím drahý.
- KARBON: V dnešní době asi nejlepší materiál, který má ovšem také slabé články (špatná opravitelnost, náchylnost k pasknutí při pádu na 'ostrý' předmět).
- KOMBINACE Dural/Carbon: ekonomická varianta pro dosažení nejlepších vlastností obou materiálů. Dural pro jeho reakčnost, váhu, tuhost, Karbon pro výborné tlumení rázů. Problémem se může jevit spoj obou materiálů (různé fyzikální vlastnosti)

TYPY KOMPONENTOVÝCH SAD (shimano pro MTB a trekking):

Tourney TY5-40: Počet převodů 3x6(7). Sada pro nenáročné ježdění (do obchodu pro rohlíky, po silnicích s minimem změn převodů). Drtivá většina dílů je z plastů. Nešvarem takto osazených kol je, že ani tyto základní komponenty nejsou kompletní z celé sady, ale kvůli snížení ceny jsou komponenty mixovány díly vyrobenými neznámkovými výrobci. Pak bývá velice obtížné, někdy přímo nemožné, nastavení optimální funkce, alespoň v krátkém časovém horizontu. Často bude nutný servis, životnost je nízká, obzvláště citlivé na špatný způsob zacházení. Tyto komponenty jsou na kolech v cenové hranici 4-6.000 Kč.

Altus: Počet převodů 3x7. Opět pro nenáročné ježdění. Kvalita je nepatrně vyšší než u sad TY, občas se objevuje duralová slitina na komponentech. S těmito komponenty můžete do lehčího terénu (zpevněné cesty). Vyžadují pravidelný servis a citlivé zacházení. Tyto komponenty na kolech v cenové kategorii 6-8.000 Kč. I zde vznikají nadměrně vůle, obzvláště na přehazovačce a přesmykači.

Acera: Počet převodů 3x8. Považuji tuto sadu za první, která má potenciál delší životnosti. Některé výrobky mají již jednoduchá těsnění proti nečistotám. Turisticky smýšlející zákazník by pod tuto sadu neměl hledět. Duralové slitiny jsou zastoupeny zhruba z 30% a jsou doplněny železnými slitinami, plastem výjimečně. Tyto komponenty jsou na kolech v cenové relaci 8-12.000 Kč.

Alivio: Počet převodů 3x8. Favorit mezi sadami pro člověka, který preferuje funkčnost, spolehlivost, dlouhou životnost. Tyto komponenty využívají takřka všech systémů, obsažených v TOP sadách. Náboje mají již labyrintové těsnění proti vodě a prachu. Hmotnost je snížena bez snížení životnosti komponentů. Životnost této

sady je veliká. Koupí kola s touto sadou neudělá chybu zákazník který vyznává i 'drsnější' způsob jízdy. Kola s touto sadou jsou v relaci 9-15.000 Kč. (Ekvivalent SRAM: X-5)

Deore: počet převodů 3x9. Sportovně turistická sada. Technologicky na úrovni sady Alivio s 27 převody. Kola s cenou 13-25.000 Kč (podle další výbavy) (Ekvivalent SRAM X-7)

Deore LX-XTR: Počet převodů 3x9. Sportovně profesionální komponenty. Hlavní důraz je dán na funkci a váhu, životnost není rozhodující. Snese hrubé zacházení. Např. sady XTR a X.0 mají i v čadičích ložiska pro dokoanou funkci. Sada Deore LX má dlouhodobě nejlepší poměr výkon/cena, pro 'normální' zákazníky při může být prakticky nesmrtelná (servis i zde neopomenout!!!). Na kolech od 25-250.000 Kč. (LX-XT: Ekvivalent SRAM X-9, XTR: Ekvivalent je SRAM X-0)

V poslední době nabízí Shimano dva typy řazení Dual Control a Rapid fire od sad Deore a výše. K jednotlivým typům řazení jsou dva typy přehazovaček: LOW normal a TOP normal. Velice zvažte tuto volbu (máte ji li), neboť řazení Dual Control, obzvláště v kombinaci s inverzní přehazovačkou nemusí všem vyhovovat. Inverzní přehazovačka se hůře se šteluje a životnost 'pera' je nižší. Ale hlavně brzdová páka Dual control pak již nemá opěrnou funkci při balancování v terénu, neboť vlivem její pohyblivosti do všech směrů pod tlakem prstů mění svou pozici!! Za stále nejdokonalejší řazení považují RAPID fire a ekvivalent od Sramu.

Typy pláštů:

- Hrubé: Výčnělky po bocích a čele pláště zajišťují nejlepší trakci na rozbitém terénu. Nejsou ideální pro provoz na silnici (velký valivý odpor). Pro provoz mimo silnice. Výborné brzdící schopnosti. Chce-li zákazník plášť s nízkou hmotností, vyžaduje to vyšší cenu (min. 500 Kč).
- Semislicky: Charakteristikou je, že během je hladký, popřípadě s malými, jemnými výčnělky – pro rychlou jízdu na silnicích a zpevněných cestách. Na okrajích pláště jsou výčnělky, které kolo 'podrží' na rozbitém terénu v zatáčkách, kde kolo 'neustřelí'.
- Slicky: Prakticky hladké pláště pro provoz na silnicích. Jsou velice rychlé, ale dovede je rozhodit i mokrá vozovka. Slabší brzdě vlastnosti pláště.

Otázky a odpovědi:

1. K čemu budu kolo potřebovat?

Stěžejní otázka. Pokud odpověď zní *k popojždění do práce*, či *za nákupem*, pak je dobré volit kolo co nejjednodušší, tzn. bez odpružení a v cenově nižší kategorii (na úrovni výbavy Altus-Acera). Odpružení nedoporučuji vzhledem k nízké ceně kola a tím pádem k použití levných odpružených vidlic, kdy velice brzy vznikají vůle v pouzdrech a ani funkce není dobrá – je to zdroj prvotních poruch, které jsou často neopravitelné. Doporučuji spíše trekkingový typ (méně námahy, než na kole horském). Není vůbec vhodné uvažovat o kole zakoupeném v HYPERMARKETU, neboť, i když se jedná o kola zdánlivě velice cenově výhodná, opak je pravdou. Jedná se o systém kol, kde se šetří na konstrukčních dílech, což se projevuje v brzké destrukci. Není vůbec výjimkou, že kola jsou neseřizena a drtivá většina servisů tato kola ani nebere na servisní prohlídky, nebo si často berou paušální částku (1000 Kč není výjimkou). V této kategorii nejsou váhové požadavky na místě.

Pokud odpověď zní *pro sportovní vyžití a turistiku*, pak se rozhodujte mezi koly horskými a trekkingovými ve střední cenové relaci (10-20.000 Kč). Na těchto kolech by již mohla být odpružená vidlice a úroveň komponentů (Alivio-Deore). Rám by měl být duralový, pokud možno profilovaný pro lepší absorpce vibrací. Nejvíce se nám osvědčili odpružené vidlice pro MTB MARZOCCHI se systémem: Pružení – *Vzduch*, tlumení – *Olej* a značky, pro dražší kola z důvodu maximální tuhosti a téměř nulové údržby, pro levnější a trekkingová kola pak SUNTOUR. Pro trekkingová kola je důležité, že pokud máte volbu typu vidlice, vždy sáhněte po té dražší (cca. 2500 Kč a více), bohatě se vám to vrátí v jízdních vlastnostech a údržbě. Nevýhodou je, že krom značky kol **Spyder** si nemůžete typ vidlice vybrat, ale pouze vzít to, co Vám nabízí sériová produkce a právě odpružení je naneštěstí nejvíce šizeno za účelem nízké ceny. V této cenové kategorii nemá cenu zabývat se kotoučovými brzdami.

Je-li Vaše odpověď *sportovně závodní použití*, tzn. Jezdíte pravidelně, za každého počasí, občas nějaký ten marathon, pak se rozhodujte v kategorii Horských kol, nebo Silničních, trekkingová kola pouze s velkým důrazem na znalost problematiky, protože trekkingová kola nejsou na našem trhu nabízena ve vybavení, která splňují nároky pro toto využití. Cenová kategorie se pohybuje v rozmezí 25-40.000 Kč. V kategorii horských kol dbejte na kvalitu předního odpružení. Opět doporučuji vidlice se systémem Vzduch/olej, pro snadnost nastavení pro jednotlivé potřeby jezdce. 'Švihová jezdcí' by měli preferovat uzamykání vidlice. V této kategorii jsou již standardem nášlapné pedály a s rostoucí cenou začínající od 25.000 Kč mohou být již standardem i hydraulické kotoučové brzdy. V žádném případě nedoporučuji volbu mechanických, či semi-hydraulických brzd pro jejich slabý brzdě výkon, snad jen s výjimkou mechanických brzd značky Avid, ale s padající cenou hydraulických brzd Rám by měl mít alespoň dvě profilace a na místě je i váhové hledisko.

Pokud je odpověď ve smyslu *něco výjimečného*, pak je potřeba počítat s cenou přesahující hravě 60.000 Kč. Odměnou Vám bude rám vyrobený z titanu, či karbonu, či kombinace dural/karbon. Komponentové sady pouze

z horních pater nabídky Shimana či Sramu, či Campagnola u silničních kol. V této kategorii není na prvním místě životnost celku, ale extrémně nízká váha a maximální výkon.

Pokud chcete kolo **funkční, pohodlné, lehké a celoodpružené**, pak Vám nezbude nic jiného, než se připravit na vyšší obnos. Ačkoliv nabídka celoodpružených kol začíná již na cenové hranici cca. 10.000 Kč, tak kvalitní výrobek, který splňuje atributy nízké váhy, kvalitního odpružení, dlouhé životnosti a dokonalé funkce nepořídíte za méně než 35.000 Kč. Toto je specifická skupina, u které NIKDY nepřipustíte kompromisy, brzy je odhalíte a budete nešťastní. Pokud patříte do kategorie jezdců, kteří preferují rychlé XC maratony, pak není na škodu mít zadní tlumič s blokadí. Obecně celoodpružené kolo musí být dostatečně tuhé v torzním směru, přední a zadní odpružení musí být kompatibilní z hlediska charakteristiky pružení (máte-li přední vidlici Olej/zduch, pak i zadní tlumič by měl být vzduchový).

2. Kde budu na kole jezdit?

Pokud hodláte jezdit převážně na silnicích, zpevněných lesních a polních cestách a šterkových cestách, pak je pro Vás nejlepší volbou kolo **trekkingové**. Dokonce jsem zažil, paní, která na trekkingovém kole zdolala týdenní putování po Dolomitech. Je ovšem mít na paměti, že vzhledem k většímu průměru kol (MTB 26“, trek. 28“) a vyššímu těžišti je potřeba jezdit více s rozmyslem, neboť kolo není tak jisté jako kolo horské.

Pokud chcete kolo, které Vám nejvíce promine jezdecké chyby a ani povrch trasy pro něj není limitní, pak sáhněte po kole **horském**. Horské kolo je vlivem menších kol živější (při stejné hmotnosti). Více vydrží vlivem užití kratších drátů a pevnějších ráfků. Vzhledem k široké nabídce plášťů můžete dnes směle konkurovat i trekkingovému kolu na silnicích. Za předpokladu, že máte semislickové pneumatiky.

3. Které kolo je nejlepší?

Nejlepší kolo je takové, na kterém budete jezdit!!! Záleží to na Vašich preferencích, výše uvedených. Ideální kolo je takové, že když si vyberete danou kategorii a cenu, tak když cenu navýšíte o 20% (rada odborníků).

4. Jak mi dlouho vydrží?

Vše záleží na údržbě. Obecně platí, že pokud kolu dáváte co potřebuje, pak počáteční rozdíl v ceně se vytratí používáním kola v čase. Levné kolo potřebuje daleko častěji servisní zásahy než kolo dražší, při stejném způsobu zacházení. Častá je mýlka zákazníků, kteří si ale myslí, že když si koupí kolo drahé, že se o něj do konce života nemusí starat, to je chyba!!! Drahé kolo je zpravidla vystaveno daleko většímu zatížení a z tohoto důvodu je potřeba se o něj také starat. Není výjimečné, že 5 hodin sportovního zatížení kola vyžaduje 0,5-1 hodinu servisní činnosti.

5. Které kolo mi spíše ukradnou?

V České republice každé! Obecně lze ovšem říci, že každé, které je špatně zabezpečeno. Špatně zabezpečené je každé kolo, které nemáte pod kontrolou. Z toho důvodu je jízdní kolo prakticky nepojistitelné. Statistiky krádeží mluví o cca. 60% podílu horských kol.

6. Co bude mé kolo potřebovat za údržbu a které díly se mění častěji?

Dnešní kola potřebují prakticky pouze mazání řetězů speciálním mazivem (musí proniknout do všech záhybů řetězu a přitom musí být rezistentní na prach (nesmí jej zachytávat, či to eliminovat). (Ke každému kolu jej dodávám). Mazání řetězu doporučuji po každém dešti, či blátu, či maximálně po 50 km (MTB). Důležité upozornění: řetěz, který budete mazat musí být zbaven alespoň hrubých nečistot. Seřízení brzd také nepatří k obtížným úkonům.

Všechny ostatní zásahy, pokud nejste technický typ, přenechejte servisu (mně, či dalším dvěma servisním střediskům – viz. níže). Minimálně jednou do roka (nejlépe po zimě, pokud jste na kole v zimě jezdili) dejte kolo k servisní prohlídce na promazání nábojů, odstranění vůlí, doladění přehazování, docentrování kol. (výše uvedené úkony máte u mě první rok kdykoliv zdarma).

Provozem kola dochází k opotřebení, zejména řetězu, pastorků a převodníků. Řetěz vydrží, podle zatížení, 1-3,5 tisíce km. Pastorky podle kvality až 5-ti násobek, stejně tak převodníky.

Máte-li odpruženou vidlici, je důležité udržovat kluzáky v čistotě, kontrolovat vůle v pouzdech, má-li vidlice olejové tlumení, pak jednou ročně nechat vyměnit olej. Má-li vidlice vzduchové pružení, nutno kontrolovat, aby v obou nohách vidlice byl stejný tlak vzduchu.

Duralová řídítka se doporučuje měnit po cca pěti letech.

7. Co mám dělat pro zajištění optimální funkce a dlouhé životnosti?

Pokud kolo déle stojí na místě, je vhodné 'shodit' řetěz na nejmenší převodník a pastorek (z důvodu zbytečného natahování pružin v přesmykači a přehazovače). POZOR: nikdy se na tento převod nerozjíždějte, vždy řetěz přehodte bez zatížení na lehčí převod!!!

Používejte doporučené převody, tzn. Nepoužívejte extrémní kombinace převodů, při kterých se řetěz nadměrně ohýbá. K obzvlášť velkému ohybu dochází při používání převodů (největší převodník – největší pastorek, a nejmenší převodník – nejmenší pastorek). Tyto a jim podobné převody způsobují 'předčasné vytahávání řetězu' a nadměrné opotřebování pastorků a převodníků oděrem.

Foukejte pneumatiky na předepsaný tlak, zvyšujete tím životnost plášťů a eliminujete vznik defektů. Předepsaný tlak je na všech pláštích uveden.

Nevysunujte sedlovou trubku nad uvedenou hranici, může dojít k její prasknutí, či zničení rámu.

Nevozte na štangli nadměrně těžké předměty (pasažery).
Nejdelší životnost a správnou funkci zajistíte pravidelnou údržbou a předcházením problémů.

A teď:

Ted' už víte to nejdůležitější, tak se stavte a něco vybereme:-)

Od října 2007 překvapení!!!! – počkejte si.
Martin